GRAN PREMIO DEL BRASILE Domani ultimo appuntamento stagionale: Barrichello vuole essere profeta in patria (Raiuno, ore 19)

Rubinho rincorre i saldi di fine stagione

Il brasiliano della Ferrari e Montoya i più veloci nelle due prove. È in arrivo la pioggia

Tutto a posto dice Schumacher quasi sepolto dalle gomme nel suo box.

SAN PAOLO Saldi di stagione, domenica in Brasile, per chi nutre ancora qualche scampolo di interesse in un mondiale schiacciato (quinto anno consecutivo) dalla supremazia Ferrari. I giornali sudamericano premono su Maranello perchè conceda finalmente una chance di vittoria a Rubinho, nella gara di casa. Interpellato al riguardo, Michael Schumacher si è messo a ridere. I Cannibali non hanno cuore.

Cos'è rimasto, di appetibile, nel menù dell'ultima domenica da corsa della stagione? Un paio di verifiche tecniche, in proiezione 2005. Qualche succosa anticipazione di mercato piloti. E la consueta spruzzata di veleni, stavolta innescata dalla clamorosa sentenza sul caso Button.

Leviamo subito di torno l'evento agonistico. In assenza di inesplorati exploit, anche a Interlagos è facile pronosticare l'ennesimo show in rosso.

D'accordo, recentemente è stato notato un certo risveglio da parte delle Williams-Bmw, mentre la McLa- ren si è fatta notare per una ritrovata competitività, quantomeno nelle performance sul giro. Ma non bastano due timide alzate di capo per mettere in discussione una dittatura granitica come quella di Maranello. Quindi capitolo chiuso. E nessuna preferenza particolare per Barrichello, dovuta al fatto che il brasiliano corre sul circuito davanti casa. Faccende del genere non fanno parte della storia Ferrari, figurarsi se trovano posto nel dossier mentale di Michael Schumacher, bionico e algido quanto basta per congelare sul nascere qualsiasi tentazione sentimentale anche in chi gli sta intorno.

Barrichello e Schumi in azione nella partita benefica disputata a San Paolo.

L'ultimo Gp della stagione (diretta su Raiuno dalle 19) servirà allora a capire come si stanno attrezzando i vari team, in proiezione 2005. Parliamo di piloti, naturalmente.

Prendendo lo spunto dalla sentenza del board di conciliazione, che ha cancellato il passaggio di Jenson Button dalla Bar alla Williams, mettendo nelle peste sir Frank e i suoi obiettivi di rilancio. Persa la possibilità di recuperare Fisichella, ormai accasato in Renault, azzerata la chance Trulli (ormai sotto contratto Toyota), alla Williams non resta che esplorare qualche alternativa meno virtuale. In pole, per sostituire Ralf Schumacher, c'è ancora Antonio Pizzonia. Mentre si continua ad insistere, segretamente, con Mika Hakkinen per un grande ritorno. Farebbe il paio con quello di Jacques Villeneuve, regalando al prossimo campionato un serio, au- torevole protagonista.

Tra sussurri e grida, restando al mercato, emerge tuttavia una precisa sensazione: i piccoli team, Jordan e Minardi, tanto per fare due nomi, in questo momento hanno pochissime possibilità di iscriversi al prossimo mondiale.

Ieri sera Rubens Barrichello ha polverizzato il record della pista di Interlagos. Nella seconda ora di prove libere ha ottenuto il miglior tempo con 1'11"166, quasi due secondi meno del precedente limite che nel 2002 conquistò la pole position in 1'13"114. Il brasiliano della Ferrari ha preceduto di 168 millesimi Michael Schumacher. Lontani gli avversari: di Kimi Raikkonen, terzo in 1'11"526 con la McLaren-Mercedes, è staccato di 360 millesimi. A più di mezzo secondo da Rubinho, Jenson Button quarto con la Bar-Honda (1'11«731). Nella prima sessione di prove il più veloce era stato Pablo Montoya. Per la gara di domani le gomme possono recitare un ruolo determinante. Il meteo prevede temporali con pioggia.

Riccardo Roccato

Dal prossimo anno le monoposto dovranno utilizzare un motore per due gare

La Fia impone le nuove regole

Un solo set di gomme dovrà bastare per ogni corsa

SAN PAOLO Per il 2006 le nuove regole imposte dalla Fia prevedono l'uso di motori con cilindrata ridotta dagli attuali 3.000 cc a 2.4000, il frazionamento dovrà passare dall' attuale V10 con angolo di apertura delle bancate libere, ad un più convenzionale 8 cilindri a V con angolo fisso a 90 gradi.

Riscrivendo l' articolo 5 del regolamento tecnico, che definisce le specifiche di costruzione dei motori, la Fia per la stagione 2006 impone l'uso di materiali come le leghe di alluminio per i pistoni e le leghe di ferro per basamento e alberi a camme. Inoltre cambia la filosofia del regolamento: invece di dire quali materiali «non si possono usare» (impostazione che lascia via libera alla ricerca) a quali «devono essere utilizzati». Sono poi esplicitamente vietate: le leghe a base di magnesio, i composti a matrice metallica, i materiali intermetallici e le leghe contenenti più del 5% di berillio, iridio o renio.

A favore delle scuderie minori, non in grado di sviluppare o di procurarsi un motore della nuova generazione, la federazione internazionale ha previsto che nelle stagioni 2006 e 2007 quei team potranno utilizzare ancora gli attuali V10 da 3.000 cc con un apposito limitatore di giri per ridurne la potenza. «Avendo ridotto la potenza dei motori - è scritto in un comunicato della Fia - abbiamo bisogno di motori competitivi e a basso costo per le piccole squadre indipendente, comprese quelle nuove. Un motore 3 litri limitato nei giri può essere regolato per essere competitivo con un 2,4 nuovo, ma sarà di gran lunga meno costoso».

Nelle regole per il 2005 si fissano parametri di riduzione dell'efficienza aerodinamica: più alta da terra e più piccola l'ala anteriore, avanzamento dell'ala posteriore, riduzione delle dimensioni del profilo estrattore posteriore e apertura di un 'bucò orizzontale nel telaio di fronte alle ruote posteriori. «Si stima - scrive la Fia - che questi cambiamenti ridurranno del 20% e oltre il carico aerodinamico con un perdita minima di scia». Per quanto riguarda le gomme, un solo treno per qualifica e gara, si dovrà necessariamente usare una mescola più dura «che - osserva la Fia - ridurrà la velocità in curva».

LA TOP MODEL DA' IL VIA

Sarà la top model brasiliana Gisele Bundchen ad agitare la bandiera a scacchi all'arrivo del Gran Premio del Brasile di Formula 1, domenica prossima sul circuito di Interlagos a San Paolo. Lo ha confermato il direttore della prova, Carlos Montagner, che ha aggiunto in tono scherzoso: «Spero che il vincitore non vada a sbattere a vederla con la bandiera».

La modella arriverà a San Paolo domenica mattina, proveniente da Los Angeles dove si trova per impegni pubblicitari.

«Sarà un piacere spiegarle in dettaglio il modo corretto di procedere, perchè non ci siano problemi di sorta», ha commentato Montagner, alludendo alla «svista» di Pelè quando due anni fa ricevette lo stesso onore ma si distrasse proprio all'ultimo giro, e finì per sventolare la bandiera solo al terzo arrivato.

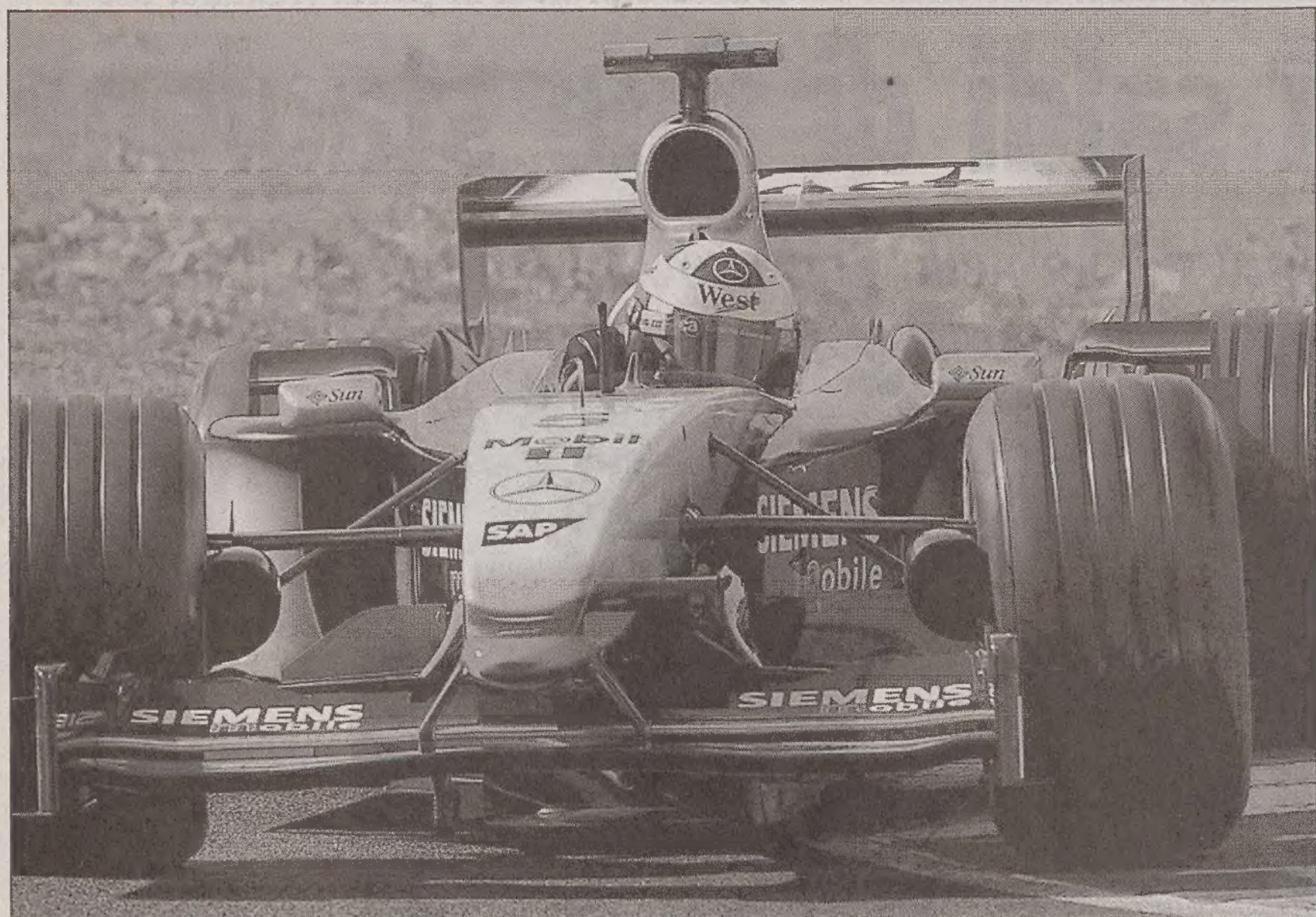
Mondiale Costruttori	Pt.
1 Ferrari	254
2 Bar-Honda	116
3 Renault	100

Mondiale piloti	Pt.
1 M. Schumacher (Ger)	146
2 R. Barrichello (Bra)	108
3 J. Button (Gbr)	85
4 F. Alonso (Spa)	54
5 J. P. Montoya (Col)	48
6 J. Trulli (Ita)	46

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DEL BRASILE Lo scozzese che prese il posto di Senna sembra deciso ad abbandonare il circus

Coulthard, il pilota playboy verso l'addio

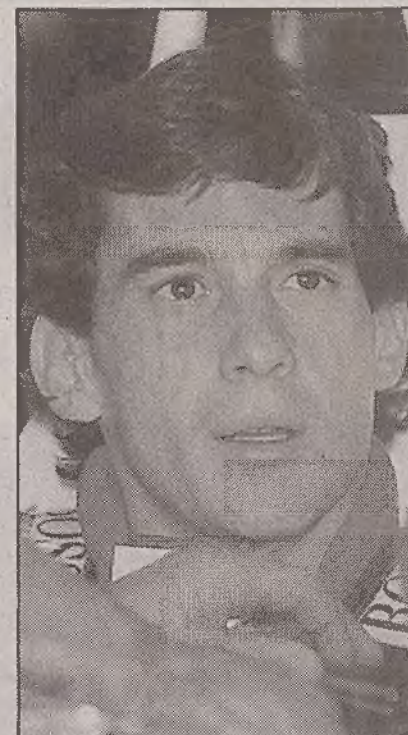
Resta un ottimo collaudatore. Anche la McLaren ha avvertito l'esigenza di cambiare

La McLaren dello scozzese Coulthard durante una recente gara.

SAN PAOLO Se Coulthard è ad un passo dall'addio è probabile che an- che il ricordo di Senna vada facendosi sempre più lontano. Fu proprio lo scozzese, poco più che 23enne, a rimpiazzare sulla Williams-Renault il tre volte campione del mondo all'indomani della sua tragi- ca scomparsa. Dell'asso brasiliano ereditò il volante, grazie allo status di rampante promessa della F.3000.

Ma non riuscë a rimpiazzarlo nel cuore degli appassionati e nemmeno nell'albo dei record. Eppure Coulthard sarà ricordato per il privilegio, durato 11 anni, di sdraiarsi nell'abitacolo di vetture di pri missimo piano. Magari non nel 2004, in quella che è stata la classica stagione in più, di cui ogni pilota di rango sul viale del tramonto farebbe volentieri a meno, ma Williams e McLaren, uniche Case nel palmares in F.1 dello scozzese, avrebbero dovuto essere garanzia di trionfi. Quello di domenica ad Interlagos sarà il suo Gp n.175, conditi comunque da 13 vittorie, 12 pole, tante occasioni mancate e qualche inevitabile aneddoto.

David Coulthard

Ayrton Senna

Come quando nel diluvio di Spa 1998 riuscì prima a innescare un incidente al via che coinvolse 16 monoposto e poi, più volte doppiato, attese in una nube d'acqua l'arrivo di Schumacher per farsi tampo- nare, favorendo cosë il gioco del compagno di squadra Hak- kinen. Fedele scudiero sia in Williams che in McLaren, non ha mai alimentato polemiche, accattivandosi simpatie per i suoi modi gentili tipi- camente british.

L'unica volta che Coulthard ha saputo arrampicarsi sino al 2o posto nel mondiale lo ha fatto a distanza siderale da Schumi (2001), dopo aver preso atto che lo svogliato Hakkinen di F.1 non ne voleva più sapere.

Buon collaudatore, si dice che la McLaren non lo abbia mai scaricato per evitare pericolose fughe di notizie sui segreti dell'elettronica di Woking (ricordate il terzo pedale?). In un epoca in cui la F.1 era nel mirino degli 007.

In dieci anni ha cambiato uffi- cialmente tre fidanzate (la grintosa Andrea, la statuaria Heidi e l'affascinante Simòne, attuale compagna), alimentando il mito del pilota play-boy in via d'estinzione.

Ha un museo a lui dedicato, eretto dal papà nel paese natale di Twynholm, vicino al confine inglese. Non è mai stato protagonista di gravi incidenti ma ha visto la morte in faccia quando il suo aereo personale è precipitato uccidendo il pilota. Ha vinto a Monza e Montecarlo ma è stato meno acclamato di Berger, benché più concreto di Alesi.

Gian Paolo Grossi

Button, guerra finita ma ancora polemiche

Jenson Button resterà alla Bar.

SAN PAOLO La più bella, sul caso di Jenson Button, è di Rubens Barrichello. L' inglesino conteso tra Bar-Honda e Bmw-Williams si farà la prossima stagione con la scuderia che aveva ripudiato, ma il brasiliano fa notare: «Premesso che io avrei gestito la storia diversamente: senza troppa pubblicità, senza andare in giro a dire che volevo andare in un'altra squadra. Detto questo, mi sembra che Button sia nella situazione di quello che si fa dare un bacio da una ragazza, amandone un'altra...«.

E che l'altra ci sia rimasta male, è palese. È Patrick Head, socio di Frank Williams e direttore generale della scuderia, ad ammetterlo: «Siamo delusi per la decisione del Crb (il Contract Recognition Board che ha esaminato i contratti firmati da Button, attribuendo il pilota alla Bar per il 2005. Ndr). Loro hanno considerato come una mancanza il fatto che il manager del pilota o lo stesso Jenson non abbiano fatto presente alla Bar che non stava esercitando la sua opzione nei tempi giusti. Per la legge inglese non sarebbe stata una colpa, ma secondo la legislazione prevalente in Europa ed applicata dal Crb sì. Probabilmente se a giudicare fosse stato un tribunale inglese avremmo avuto più chances...».

Intanto nel box della Bar-Honda Jenson ufficializzava il licenziamento del manager John Byfield e confermava, davanti al boss Dave Richards, che correrà tutta la prossima stagione con la scuderia anglo-giapponese.

In Williams però lo aspettano a braccia aperte. «Il nostro interesse - ha confermato Head - è averlo prima possibile. Sono sicuro che tornerà con noi».

Già, perchè è con la Williams che Button ha cominciato a correre in F.1 ed è con la scuderia di Grove che ha tuttora un'opzione (fino al 2006, ma è incrociata con quelle previste dal contratto con la Bar). Resta il fatto che in Brasile si chiuderà l'era di Ralf Schumacher e Juan Pablo Montoya e che nel 2005 al posto di uno dei due ci sarà l'australiano Mark Webber. In compenso è aperta la corsa per il secondo volante.

Il brasiliano Alberto Pizzonia si sente in pole position. Ma ci sono almeno tre possibili alternative. Esclusi altri tentativi di colpi di mano (piaceva tanto Fisichella, ma ha scelto la Renault e lì resterà; piaceva anche Villeneuve, ma Peter Sauber ha già fatto sapere che 'costerebbe carò e Frank Williams non ha intenzione di pagare penali milionarie), le alternative a Pizzonia potrebbero essere David Coulthard (ufficialmente all'ultima corsa, è senza contratto per il 2005), il velocissimo collaudatore della Bar-Honda Anthony Davidson o il tedesco Nick Heidfeld. Niente italiani, comunque.

Le classifiche di F1

PILOTI		Punti			
1°	M. Schumacher (Ger)	146	6°	J. Trulli (Ita)	46
2°	R. Barrichello (Bra)	108	7°	K. Raikkonen (Fin)	37
3°	J. Button (Gbr)	85	8°	T. Sato (Gia)	31
4°	F. Alonso (Spa)	54	9°	D. Coulthard (Gbr)	24
5°	J. P. Montoya (Col)	48	10°	G. Fisichella (Ita)	22

COSTRUTTORI		Punti			
1ª	FERRARI	254	8ª	Toyota	9
2ª	BAR-Honda	116	9ª	Jordan-Ford	5
3ª	Renault	100	10ª	Minardi-Cosworth	1
4ª	Williams-BMW	74			
5ª	McLaren-Mercedes	61			
6ª	Sauber-Ferrari	33			
7ª	Jaguar-Cosworth	10			

ANSA-CENTIMETRI

GRAN PREMIO DEL BRASILE Un orgoglioso e motivato Rubinho cerca il successo davanti al suo pubblico

«A Interlagos voglio vincere ma senza regali»

Schumacher non lo aiuterà: «Ha esperienza per arrivare alla vittoria con le sue forze»

Un esperto di marketing fa un confronto tra i due campioni

«Michael è imbattibile in F1 ma Valentino buca il video»

SAN PAOLO Schumacher imbattibile in F1 ma deve chinare la testa di fronte a Valentino Rossi. «Tra i due non c'è partita», dice Alberto Acciari, prof. di marketing sportivo alla Cattolica di Milano. Valentino è un fenomeno, non solo in moto. Ha il tocco d'oro del tedesco, ma il potenziale è maggiore. Quanto a mondiali vinti, Vale e Michael stanno lì: 6 Rossi, 7 Schumi. Nella classifica degli sportivi paperoni sono invece staccati. Il tedesco rivaleggia con Woods per il primato (80,3 milioni di dollari golfista, solo 80 al pilota...), Ma Valentino è già sesto con 23 milioni di euro, Rossi è davanti a Beckham, Agassi, Bryant e Tyson. Ma crescerà ancora. E non solo perchè Rossi ha appena 25 anni.

Per strapparlo alla Honda, un anno fa, la Yamaha gli ha garantito un ingaggio da 13 milioni di euro, dei quali l'80% è coperto dalla «Gauloises». Il resto lo mettono i giapponesi, che hanno dovuto lasciare a Rossi la gestione di tutti gli sponsor personali.

«In proporzione - dice Acciari - il contratto di Rossi è più pesante di quello di Schumacher, che dalla Ferrari prende 58 milioni. Il giro d'affari e di popolarità del motociclismo, infatti, non è un terzo di quello della F1, ma molto meno». Degli altri dieci milioni di euro che mancano per arrivare a 23, almeno tre arrivano dalla Birra Peroni, poi ci sono i milioni della Telecom e della Dainese che confessa di avere un ritorno di investi- mento di 6 a 1. La sua tuta non ha spazi liberi.

Sportivamente parlando, Valentino ha fatto già meglio di Schumacher. Anche il tedesco dopo due mondiali con la Benetton lasciò la macchina vincente per andare alla Ferrari, che all'epoca era un successo se arrivava terza. Ma Rossi ha fatto vincere subito la Yamaha. «Valentino - spiega Acciari - vale più di Schumacher perchè oltre ai risultati, esprime simpatia, creatività e spirito di gruppo. La popolarità del tedesco si fonda sulle gare e sul suo talento sportivo. Valentino invece buca il video, molto più di Michael. Piace ai ragazzi, ma anche agli adulti. Piace alle donne, e soprattutto alle mamme». E nel futuro di Rossi le ruote raddoppieranno. A parte le comparsate nei rally, in primavera ha provato la F2004. E' la F1 il futuro di Rossi. Acciari ne è convinto: «Tra due anni andrà in Ferrari»".

Calano i veli sui nuovi regolamenti per il 2005. Non bastava il calendario nel caos. C'è pure una miriade di questioni tecniche a turbare i sonni degli ingegneri. Novità tese a rallentare le velocità di 3-4 secondi al giro. Un bel passo indietro. Cilindrata e frazionamento dei motori: l'allungamento della vita dei propulsori ha scongiurato il passaggio ai V8 da 2.4 litri che invece dovrebbero entrare in vigore dal 2006.

La tacita conferma degli attuali V10 da 3000 cm3 è da interpretarsi come un ulteriore contenimento di costi; è troppo tardi per intimare ai progettisti la realizzazione di pro- pulsori sensibilmente diversi dall'unica architettura consentita in F.1 nelle 7 stagioni.

Ma è soprattutto sul fronte pneumatici che la F.1 sembra disposta a mettere un freno all'escalation di prestazioni. Per ogni week-end i treni di gomme utilizzabili scendono da dieci a quattro (due di mescola dura e altrettanti di un tipo più morbido), con le normali eccezioni in caso di pista bagnata. Altri interventi sulla vettura, quali un alettone anteriore più alto di 5 centimetri e quello posteriore più vicino al cofano motore, riducono all'incirca del 20% del carico aerodinamico. Le qualifiche invece rimangono invariate, nonostante la scarsa spettacolarità. Garantiscono quantomeno a tutti la medesima visibilità televisiva.

SAN PAOLO Lo vogliono veder vincere. I brasiliani sono stanchi dei ritiri di Barrichello a Interlagos. Far vincere Rubens sulla pista di casa è l'ultima sfida della Ferrari, ma il primo avversario sarà Michael Schumacher. Non ha intenzione di fare sconti, nè Rubinho ne vuole. È arrivato solo una volta al traguardo nel gp del Brasile, quarto con la Jordan dieci anni fa. Dieci volte si è fermato. «Ma non voglio regali» dice il brasiliano in rosso.

E quando un giornalista brasiliano chiede a Schumacher un consiglio per Rubens, la risposta non lascia dubbi: «Ha abbastanza esperienza, non ha bisogno di suggerimenti. Non c'è ragione perchè non ce la faccia. Già l'anno scorso ci è andato vicino». Per quanto lo riguarda farà quello che fa in tutte le corse: cercare di vincere.

Michael Schumacher

Rubens Barrichello

D'altra parte lo ha detto lo stesso Barrichello: in questa Formula 1 non è più tempo di primi e secondi piloti. E Michael conferma, facendo un parallelo con la Renault. Della quale si è detto che avesse scelto di favorire Alonso a discapito del partente (e poi licenziato) Trulli.

«Ha ragione Rubens. Pensando a quello che è successo in Renault, mi viene in mente quello che si diceva quando io ero in Benetton. Si sosteneva che facevano macchine diverse, ma non ha senso con tutti gli investimenti necessari in Formula 1. Prima di tutto non è facile fare due macchine diverse, poi si ha bisogno dei punti di entrambi i piloti per lottare per il mondiale costruttori».

Allora via così: corsa libera. Ma ci sono gli avversari anche nell' ultimo giorno di scuola. «Sono sicuro che le McLaren saranno molto forti - è l'analisi di Schumi - e le Bar abbastanza forti. Poi c'è a Williams di Ralf che nelle ultime gare non era male. Non credo che sarà gioco facile per noi, niente affatto».

Barrichello ha scala di valori analoga: McLaren e Bar in lotta per vincere, Renault e Williams nei panni degli outsider («potrebbero essere forti, ma non credo tanto da impensierirci»).

Schumi a parte, l'ultimo appuntamento dell'anno è tutto nella sfida di Barrichello con se stesso. I giornalisti brasiliani ormai glielo dicono apertamente con domande tipo: abbiamo avuto campioni come Fittipaldi e Senna, e tu? O anche: Schumacher è sempre andato più forte di te, sarà sempre così? Rubens non si scompone: «Prima di tutto io sono fiducioso sulle mie prestazioni. Poi bisogna essere orgogliosi dei propri risultati anche quando non si vince. Senza contare che sento di essere molto migliorato, indipendentemente dal circuito su cui si corre. Un esempio?

Una volta Budapest non faceva per me, ma adesso non è più un problema. So che se vuoi essere più forte dipende da te. Ed io quest'anno potevo vincere già a Montreal e Indianapolis. È stata quella la svolta. Ora sono diventato più freddo, anche nella vita privata. Sono nato per fare il pilota ed il mio sogno resta quello di vincere il mondiale. Per riuscirci, ora sono molto più preparato. Una volta non avrei mai detto di no ad una festa, ora sì: dedico tutte le energie all' obiettivo principale».

Al mondiale ci penserà l'anno prossimo. È il primo avversario sarà, come al solito, Michael Schumacher (che ci scherza persino su, quando gli chiedono se punta all'ottavo titolo risponde «Nooo», e ride...). Anche perchè la Ferrari non ha alcuna intenzione di rallentare, nessuna preoccupazione per la noia di chi non vince mai.

«Il bello in formula 1 - dice Schumi - quello che amo di più è che lo sviluppo non si ferma mai. C'è sempre la motivazione per far meglio. D'altra parte, il giorno in cui penso di essere forte abbastanza è anche il giorno in cui cominci a perdere. E noi non vogliamo perdere».

Ma per il 2005 ha un'altra preoccupazione, il brasiliano: «Non sappiamo ancora come sarà il regolamento tecnico. Per il motore va tutto bene, ma mi preoccupa l'idea di dover fare qualifiche e gara senza mai cambiare le gomme. È una questione di sicurezza. Una sola gomma la usavo quando correvo sul kart, ma solo perchè non avevo i soldi per cambiarle...». Perchè rischiare, da ricchi?

a.c.

La messa a punto di un tecnico della Ferrari sul «mostro» di Schumacher.

Partita benefica: il Cannibale diretto in campo da Zagallo

SAN PAOLO Per una notte, il tempo di un'amichevole, una delle maggiori personalità del calcio brasiliano, Mario Lobo Zagallo, è stato l'allenatore di Michael Schumacher. Schumi ha partecipato all'amichevole in programma a San Paolo tra il Palmeiras, uno dei club più popolari della megalopoli (è il club degli emigranti italiani) e personalità dello sport e dello spettacolo. A dirigere la squadra improvvisata, è stato chiamato l'intramontabile Mario Zagallo, 73 anni, quattro volte campione del mondo (come giocatore e come tecnico), che ha dato uno schema di gioco a giocatori di capacità e tecnica diversi come lo stesso Schumi, il velista Robert Scheidt, medaglia d'oro a Atene, Pretinha, una delle stelle del calcio femminile brasiliano, medaglia d'argento alle Olimpiadi, il comico Renato Aragao, il cantante pop Felipe Dylon e l'attore di telenovelas Thiago Lacerda. C'era naturalmente anche Rubens Barrichello.

Il ct della Selecao Carlos Alberto Parreira è stato invitato all'amichevole, ma ha preferito rifiutare la possibilità di vedere Schumacher sul campo di gioco.

Il pilota tedesco della Ferrari è arrivato nello stadio del Palmeiras a bordo di un elicottero che si è posato nel mezzo del campo, ed è stato l'unico tra le personalità presenti a poter disporre di un camerino proprio invece dello spogliatoio.

La Ferrari, intanto, ha continuato anche ieri sul circuito di Fiorano, con Andrea Bertolini, il collaudo di alcune soluzioni elettroniche che la scuderia potrebbe utilizzare domenica al Gp del Brasile.

Bertolini ha completato in totale 12 giri sulla versione corta del tracciato, senza riscontri cronometrici.